RAPPORT D'ACTIVITÉ

DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

SOCIÉTÉ
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

ERRATUM

Veuillez prendre note

que le lieu

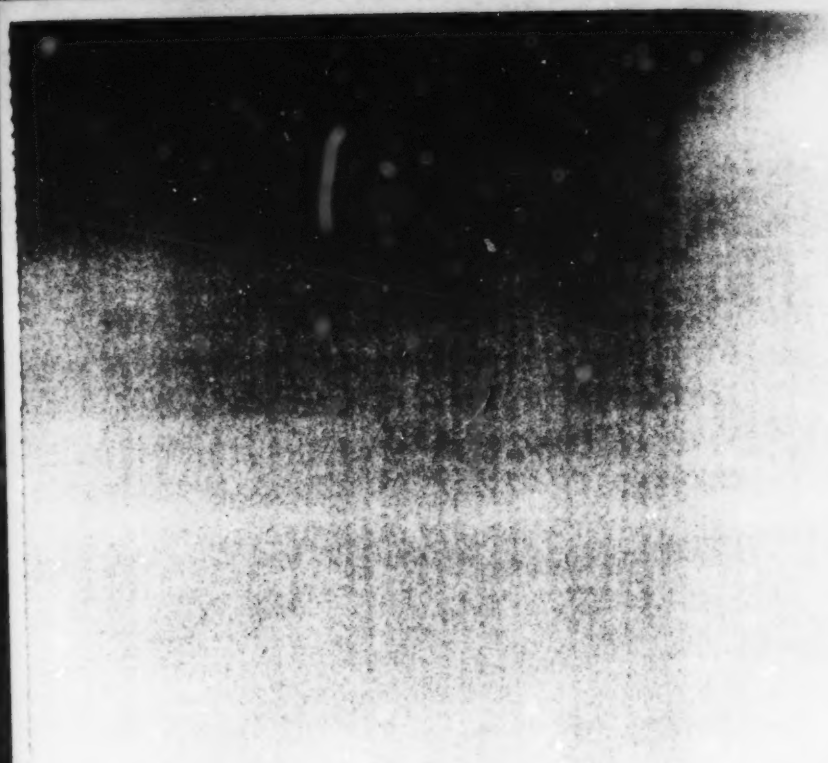
de résidence de

M. George A. Komery

n'est pas Thetford Mines

mais Lac-Mégantic.

SOCIÉTÉ
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC



AVERTISSEMENT

La Société de l'assurance automobile du Québec est tenue de produire le présent rapport d'activité relatif au mandat particulier que lui a confié le gouvernement en matière de contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. C'est pourquoi le *Rapport d'activité 1991* de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui porte quant à lui sur l'ensemble des mandats de la Société, ne commente que de façon sommaire les activités en relation avec le contrôle du transport routier.

RAPPORT D'ACTIVITÉ DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER 1991

Dépôt légal - 2e trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550 26261-1
ISSN 1188-7915

C-1925-5

92-06453/

Table des matières

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT	2
LA SOCIÉTÉ	6
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	8
LE COMITÉ DE DIRECTION	10
L'ORGANIGRAMME	11
LA GESTION DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	12
L'intégration des contrôles	13
Le rôle des différents participants	13
Le mandat confié à la Société	14
La structure du contrôle du transport routier	16
Les partenaires dans les opérations de contrôle	18
LES RÉALISATIONS EN 1991	20
Un rappel des objectifs et des priorités	21
La gestion des ressources	21
•Les ressources humaines	21
•Les ressources matérielles et immobilières	23
•Les ressources informationnelles	24
•La production d'outils de travail	25
•Les ressources financières	25
Les ententes négociées	26
Les activités de contrôle	27
•Le contrôle sur route	27
•Les activités en entreprise	29
•Les activités de soutien direct	30
•Les réalisations des autres unités administratives	31
LES IMPACTS	34
L'influence sur l'industrie du transport	35
L'évolution du profil des transporteurs	35
ANNEXE	36

Dans le présent document, le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Le message du président

En confiant à un seul organisme le mandat d'effectuer un contrôle intégré du transport routier sur route et en entreprise, le gouvernement du Québec posait un geste tangible pour préserver l'intégrité du réseau routier, pour favoriser une concurrence loyale entre transporteurs et pour accroître la sécurité sur les routes. Cette décision répondait à des attentes maintes fois exprimées dans l'industrie du transport, que ce soit par les transporteurs, les expéditeurs, ou encore par les camionneurs indépendants ou artisans.

C'est le 4 juillet 1990 que le Conseil des ministres confiait à la Société de l'assurance automobile du Québec la nouvelle responsabilité d'assurer le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. Un comité interministériel était alors mis sur pied afin d'assurer une meilleure intégration et une plus grande coordination des interventions gouvernementales en matière de contrôle du transport routier.

Le 4 décembre 1990, le Conseil du trésor approuvait les nouvelles modalités de mise en exploitation du contrôle du transport routier proposées par la Société et autorisait du même coup que soit transféré à l'organisme le personnel de la Sûreté du Québec et du ministère des Transports jusque-là affecté au contrôle du transport routier. La responsabilité assumée par le ministère des Transports relativement à l'exploitation du réseau des postes de pesée et des aires de contrôle était également confiée à la Société.

Le 20 décembre 1990, l'Assemblée nationale du Québec sanctionnait la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, établissant du même coup les types de contrôles sur route et en entreprise qui devaient faire l'objet d'une intégration dans le nouveau mandat du contrôle du transport routier, de même que les ententes pouvant être conclues avec chacun des ministères ou organismes désignés par le gouvernement.

Les faits saillants de 1991

L'opération «Dégel» a été, sans contredit, l'un des premiers grands défis à relever par la Société dans le cadre de la prise en charge de son nouveau mandat.

Parallèlement, la Société mettait de l'avant une politique dite de conformité. En vertu de cette orientation, un véhicule ayant fait l'objet d'un constat d'infraction ne peut reprendre la route avant d'avoir été rendu conforme à la réglementation.

En plus de protéger l'intégrité du réseau routier, le contrôle du transport routier a pour objectif d'assurer une concurrence loyale entre les transporteurs, peu importe leur provenance. La Société a donc intensifié ses contrôles aux frontières. Le 17 juin, un nouveau poste de contrôle était ouvert à Saint-Bernard-de-Lacolle. Des opérations spéciales ont par ailleurs été menées en Abitibi-Témiscamingue, en Estrie et en Montérégie tout au cours de l'année.

Il faut aussi mentionner une autre réalisation majeure : la signature d'ententes pour que soit confiée à la Société l'application des lois et règlements relevant des ministères concernés par le contrôle du transport routier. Dès février 1991, le ministère des Transports déléguait à la Société le pouvoir d'appliquer les lois et règlements sur les transports, le camionnage et le taxi. En juin, c'était au tour du ministère du Revenu de signer une entente avec la Société relativement à l'application de certaines dispositions de la *Loi concernant la taxe sur les carburants*.

Au cours de cette première année d'application de son nouveau mandat, les contrôleurs routiers de la Société ont procédé à la vérification de 28 567 véhicules, parmi lesquels 18 381 (64 %) étaient non conformes aux

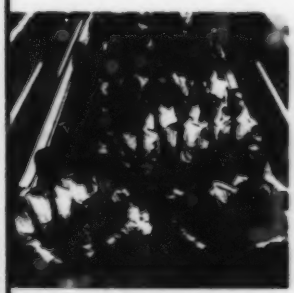
exigences établies. Les conducteurs et les propriétaires de ces véhicules se sont vu délivrer plus de 26 000 infractions et avis de 48 heures, en vertu du *Code de la sécurité routière* et des différentes lois du transport. La Société a participé à 280 opérations conjointes avec les services policiers et effectué 80 opérations spéciales, notamment en vue d'exercer un meilleur contrôle aux frontières et de mieux contrôler les limousines, les taxis et les véhicules effectuant du déménagement. C'est là un bilan significatif, qui démontre le sérieux avec lequel la Société s'est acquittée de la responsabilité du contrôle du transport routier.

Outre l'expertise de la Société en matière de sécurité routière et de vérification mécanique, une des raisons ayant amené le gouvernement à lui confier le mandat du contrôle du transport routier était l'existence, au sein de l'organisme, d'une structure régionale capable de prendre en main rapidement l'organisation des opérations de contrôle sur route et en entreprise. Ce sont donc les huit directions régionales de la Société qui assument les activités de contrôle du transport routier à travers le Québec.

Après avoir accueilli, au début de 1991, les contrôleurs et inspecteurs qui travaillaient auparavant au sein de la Sûreté du Québec et du ministère des Transports, la Société a procédé à la dotation des postes autorisés en rapport avec les fonctions reliées au contrôle du transport routier, notamment 133 postes de contrôleurs routiers. Un concours a été ouvert à cette fin à travers l'ensemble du Québec et a suscité plus de 33 000 candidatures. Un premier groupe de 50 contrôleuses et contrôleurs routiers devait entrer en fonction dès octobre 1991.

Les ressources humaines constituent sans aucun doute le moteur du contrôle du transport routier. Mais encore leur faut-il disposer des outils et équipements permettant d'atteindre les objectifs fixés. En 1991, la Société a augmenté le parc de ses véhicules dans une proportion de 60 %. Elle a aussi fourni de nouveaux uniformes à ses contrôleurs. Fonctionnels et adaptés aux différentes exigences du travail des contrôleurs routiers, ces véhicules et ces uniformes affichent les couleurs de la Société.

Afin de maximiser le travail et la mobilité des contrôleurs, la Société a enfin mis en place un système de radiocommunication répondant aux impératifs du contrôle sur route.



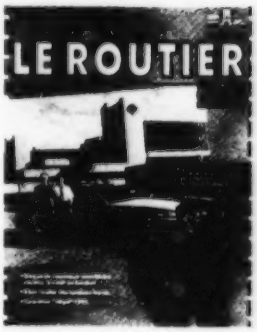
Comme elle le fait pour l'ensemble de ses mandats, la Société a agi en concertation avec ses partenaires . C'est pourquoi, en 1991, elle a profité de toutes les tribunes qui lui étaient offertes pour informer le plus grand nombre d'organismes, entreprises et individus concernés par ses orientations et ses actions. L'élaboration d'un vaste plan de communication a été amorcée dans ce sens, comprenant notamment la publication du bulletin d'information trimestriel **Le Routier,** dont le premier numéro est paru en décembre.

Les perspectives

Au cours du prochain exercice, la poursuite de l'embauche et de la formation du personnel requis pour l'exercice du mandat du contrôle du transport routier sera l'une des priorités de la Société. À la fin de 1992, tout l'effectif en contrôle du transport routier devrait être formé et réparti entre les différentes directions régionales de la Société.

En ce qui concerne les orientations pour 1992, la Société vise à harmoniser les différents secteurs d'activité du contrôle du transport routier : contrôle et vérification mécanique sur route, activités des mandataires en vérification mécanique et contrôle de la qualité, vérification des normes de sécurité pour les transporteurs et inspections en entreprise. Pour ce faire, la Société entend réaliser une analyse approfondie de tous ces secteurs d'activité.

La nouvelle approche intégrée de contrôle du transport routier amènera la Société, d'une part, à privilégier certains types d'opérations sur le réseau routier afin notamment d'en préserver l'intégrité par un meilleur contrôle des charges. À cette fin, l'utilisation et le développement du réseau de postes de contrôle ainsi que de diverses technologies feront l'objet d'une évaluation. D'autre part, pour assurer le contrôle en entreprise, la Société intensifiera son action auprès des transporteurs, en effectuant des visites de vérification tant en ce qui concerne les normes de sécurité des véhicules que le respect des normes économiques relatives aux lois du transport.



Comme pour l'ensemble de ses activités, la Société vise à doter ses activités reliées au contrôle du transport routier d'un support informatique adéquat et efficient. Un budget de 2,5 millions de dollars a donc été approuvé pour effectuer des travaux en ce sens.

Pour ce qui est des communications, la Société poursuivra en 1992 la distribution du bulletin **Le Routier** et intensifiera sa présence lors d'événements spéciaux tels que expositions, congrès, salons et rassemblements de camionneurs. Elle compte, par ailleurs, mener des activités à caractère publicitaire sur les charges excessives au cours de la période de dégel, sur les risques associés à la fatigue au volant chez les camionneurs et sur l'importance du bon entretien des véhicules.

Conformément aux orientations gouvernementales, la Société poursuivra, au sein du Comité interministériel sur le contrôle du transport routier, ses efforts de concertation avec les ministères des Transports, du Revenu, de l'Environnement, de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ainsi que de l'Énergie et des Ressources.

Par ailleurs, dans un contexte d'ouverture des marchés à l'échelle de l'Amérique, la Société accentuera ses efforts d'harmonisation avec les autres administrations nord-américaines. Dans cette optique, elle entend, en 1992, négocier des ententes avec les États américains et d'autres provinces canadiennes relativement à la reconnaissance mutuelle de certaines réglementations, telle la ronde de sécurité, ou encore de certains mécanismes de contrôle, notamment la vérification en entreprise.

Le contrôle des surcharges demeurera au centre des priorités de la Société au cours de 1992, afin d'assurer au maximum la protection du réseau routier. Des efforts particuliers seront également consentis en matière de contrôles économiques, afin de favoriser l'équité entre les transporteurs et de maintenir une saine concurrence.

Pour ce qui est de son rôle préventif, la Société veillera de plus à bien informer les transporteurs sur l'ensemble des mesures dont ils sont l'objet, afin de mettre à leur disposition tous les outils leur permettant de se conformer aux exigences établies. De même, elle mettra l'accent sur la concertation avec les associations de transporteurs, afin de comprendre les tendances de l'industrie, de connaître ses besoins et de prévoir les impacts des mesures de contrôle.

Au cours de sa première année de prise en charge du contrôle du transport routier, la Société de l'assurance automobile du Québec a atteint des résultats tangibles et appréciables même si, à plus d'un moment, ce fut au prix d'efforts considérables, notamment sur le plan de la logistique. Tout porte à croire qu'il est permis d'être optimiste sur la capacité de la Société à poursuivre la tâche et à relever le défi d'assurer un contrôle du transport routier étanche, efficace et efficient. L'année 1992 devrait continuer d'en fournir la preuve.

Enfin, je désire souligner la contribution apportée par mon prédécesseur à la tête de la Société, M. Jean-P. Vézina, au succès de l'intégration de ce nouveau mandat. Je profite donc de l'occasion qui m'est offerte ici pour le remercier, au nom de toutes et de tous.

La Société

Créée en 1977, la Société de l'assurance automobile du Québec* est une corporation au sens du *Code civil* et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Société devant l'Assemblée nationale depuis octobre 1980.

La Société a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Quatre plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, du CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, la Société exerce le rôle de gestionnaire principal du *Code de la sécurité routière* par la recommandation et l'application des normes appropriées. Depuis le 1er janvier 1991, la Société assume le mandat du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, et ce, en vertu de modifications au *Code de la sécurité routière*, adoptées en décembre 1990. La Société assume également son rôle de chef de file en promotion de la sécurité routière. Elle a comme objectif de diminuer les accidents et les dommages corporels qui y sont associés en privilégiant des moyens de persuasion : efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et de différents partenaires.

D'autre part, l'indemnisation de la perte économique et les efforts de réadaptation réduisent les conséquences des dommages corporels subis par les accidentés.

La Société perçoit également les revenus de l'État reliés aux droits d'immatriculation et aux droits de permis de conduire. La Société effectue en outre le contrôle de l'assurance-responsabilité contre les dommages matériels.

* En vertu de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives* adoptée le 22 juin 1990, la Régie de l'assurance automobile du Québec est désormais désignée comme la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le conseil d'administration

Président

Jean-Marc Bard, F.C.A.
Président-directeur général
Société de l'assurance automobile du Québec

Vice-président

Michel Demers
Avocat
Stein, Monast, Pratte & Marseille (Québec)

Membres

Gilles Baril
Vice-président au développement et au marketing
Équipement électrique Macmillan ltée
(Rouyn-Noranda)

Louis-Marie Beaulieu, c.a.
Président du conseil et chef de direction
Groupe Desgagnés inc.
(Québec)

Jean-Pierre Belmonte
Président
Turbopress inc. (Montréal)

George A. Komery
Retraité
Ex-concessionnaire automobile
(Thetford Mines)

Marcel Lacaille
Administrateur
Canaco inc.
(Saint-Bernard-de-Lacolle)

Jacques Langlois
Maire
Ville de Beauport
(Québec)

Roger Lessard
Notaire
Gaudreau & Lessard
(Québec)

Kostia Pantazis
Courtier en assurances
Agence d'assurance Pantazis, Assimakopoulos, Pantazis inc.
(Montréal)

Rolland Tremblay
Courtier en assurances
Cyrille Taillon assurances ltée
(Roberval)

Secrétaire

Claude Gélinas
Avocat
Directeur du secrétariat et des services juridiques
Société de l'assurance automobile du Québec

Le comité de direction

Jean-Marc Bard,
Président-directeur général

Denis L'Homme,
Vice-président

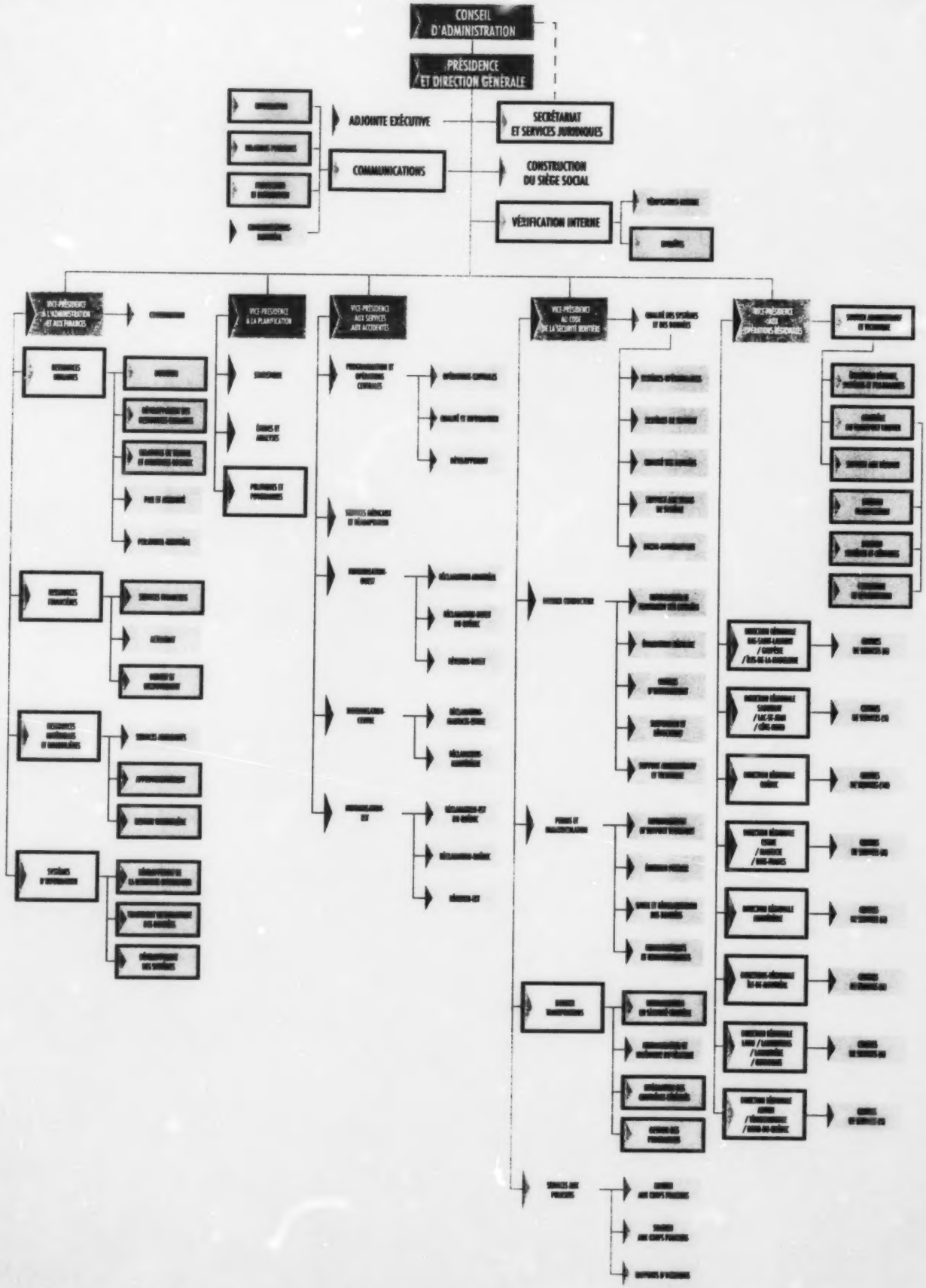
Michel Giguère,
Vice-président

Diane Delisle,
Adjointe exécutive au président-directeur général
Secrétaire du comité

Jean-Marie Lalande,
Vice-président

Ronald Clark,
Vice-président

André Thibault,
Vice-président



N.B. : Les unités administratives mises en évidence remplissent un ou plusieurs mandats reliés au Contrôle du transport routier, et ont des ressources humaines affectées à la réalisation de ces mandats.

contrôle du transport routier

L'INTÉGRATION DES CONTRÔLES

Une douzaine de lois appliquées par huit ministères et organismes régissent divers contrôles devant être exercés sur l'industrie du transport de personnes et de marchandises. Il s'agit de contrôles en matière de sécurité routière, de surveillance des poids et dimensions des véhicules et de contrôles de nature économique. Le milieu du transport routier réclamait depuis fort longtemps le regroupement des diverses activités de contrôle effectuées par le gouvernement du Québec.

Le Conseil des ministres a donc décidé, le 4 juillet 1990, de procéder à l'intégration des contrôles sur route et en entreprise afin d'en améliorer l'efficacité, de minimiser les interventions auprès des transporteurs et de favoriser une concurrence loyale entre les entreprises.

C'est ainsi qu'il confiait à la Société de l'assurance automobile du Québec le mandat d'élaborer les mécanismes de coordination de l'ensemble des activités de mise en exploitation du contrôle du transport routier. Parallèlement, dans le but d'assurer la cohérence de l'action gouvernementale et l'efficacité des mesures prises pour atteindre les objectifs visés, le Conseil des ministres a défini une structure d'encadrement et a confié au ministre des Transports la mise sur pied d'un comité interministériel dont la responsabilité est de formuler les orientations générales en matière de contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

LE RÔLE DES DIFFÉRENTS PARTICIPANTS

Le comité interministériel en contrôle du transport routier

Le mandat du comité interministériel, présidé par le ministre des Transports et composé des ministres concernés, consiste à entériner les politiques, les orientations et les grandes questions reliées au contrôle routier, à approuver le programme annuel pour ce qui est des priorités et finalement à recevoir les représentations de l'industrie lors de sommets ou de tables de concertation.

Le comité d'orientation et des priorités

Le Conseil des ministres a également prévu la création d'un comité d'orientation et des priorités en matière de contrôle du transport routier, présidé par le sous-ministre du ministère des Transports et formé des sous-ministres et des présidents des ministères et organismes concernés. Ce comité propose un plan global d'intervention, notamment en déterminant les priorités de contrôle, et il s'assure de l'harmonisation des programmes gouvernementaux annuels. Le comité doit voir à la disponibilité des ressources nécessaires à l'exécution des programmes et veiller à la réalisation des orientations, programmes et priorités entérinés par le Comité ministériel.

Le secrétariat

Le comité d'orientation et des priorités est assisté par un secrétariat dont le mandat consiste à analyser et à évaluer l'efficacité des programmes et les difficultés d'application des lois et règlements en fonction des données recueillies auprès de toutes les parties en cause. Il dresse un bilan annuel du degré de réalisation des priorités et orientations et suggère des correctifs aux programmes mis en place ou aux lois et règlements. Le secrétariat du comité est assuré par un nouveau service créé au sein de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises du ministère des Transports et il est orienté et soutenu dans ses fonctions par des répondants dans chacun des autres ministères et organismes concernés par le contrôle du transport routier.

Les ministères et organismes concernés

Les ministères participants, tout comme la Société en regard de son rôle normatif, conservent leur rôle original pour ce qui est de l'élaboration de leurs lois et règlements. Ils doivent toutefois prendre entente avec la Société pour lui déléguer certains pouvoirs d'application de ces lois et règlements, pour analyser le résultat obtenu et pour proposer des modifications, s'il y a lieu. Ils participent au processus global qui vise à accorder la priorité aux activités reliées au contrôle routier. Chaque ministère est responsable d'entreprendre des poursuites judiciaires pour donner suite aux rapports fournis par les contrôleurs routiers ou par les inspecteurs en contrôle routier, le cas échéant.

Les ministères et organismes membres du comité interministériel et du comité d'orientation et des priorités sont les suivants:

- le ministère des Transports;
- la Commission des transports;
- le ministère du Revenu;
- le ministère de l'Énergie et des Ressources;
- le ministère de l'Environnement;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Sécurité publique;
- la Commission de la santé et de la sécurité du travail;
- la Société des alcools du Québec.

LE MANDAT CONFIÉ À LA SOCIÉTÉ

Le 20 décembre 1990, l'Assemblée nationale du Québec, en sanctionnant la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, a établi notamment l'objet des contrôles sur route et en entreprise, de même que les ententes pouvant être conclues par la Société avec chacun des ministères et organismes désignés par le gouvernement.

La Société est donc chargée de contrôler les véhicules qui transportent des biens et des personnes, soit les véhicules de commerce de 3 000 kg et plus, les autobus, les minibus, les limousines et les taxis.

Le contrôle sur route

Le contrôle sur route vise à s'assurer de la conformité des transporteurs au *Code de la sécurité routière* et aux lois du transport. Les contrôles exercés concernent notamment le respect des poids et des dimensions autorisés, l'existence et l'exactitude des différents permis de transport requis, la conformité aux normes de sécurité tels les arrimages et les heures de conduite, de même que les éléments sécuritaires des véhicules visés.

C'est par l'interception et la vérification du véhicule ou des documents et registres du conducteur et transporteur que les contrôleurs routiers s'assurent du respect de la réglementation. Ces interceptions et ces vérifications peuvent se faire à un site de contrôle (poste, aire ou frontière), lors d'une opération spéciale ou à tout autre endroit sur le réseau routier.

Le contrôle en entreprise

D'une part, le contrôle en entreprise vise à ce que les règles économiques de concurrence et d'équité soient respectées par l'ensemble de l'industrie du transport routier. En vertu de l'entente conclue avec le ministère des Transports du Québec, la Société a la responsabilité de s'assurer que les transporteurs respectent la réglementation économique en vérifiant notamment si ces derniers possèdent les bons permis et exploitent leur entreprise dans le respect des conditions formulées sur ces permis (lois du transport).

D'autre part, en ce qui concerne l'application des normes de sécurité pour les transporteurs relatives au Code canadien, la Société effectue des visites de vérification en entreprise. Ces visites consistent, entre autres choses, à vérifier la tenue des dossiers des conducteurs et le programme d'entretien mécanique.

Lors de la vérification en entreprise, les inspecteurs en contrôle routier, afin de vérifier si un transporteur respecte ou non la réglementation, examinent les dossiers, les registres, les permis ou toute autre pièce justificative que doit conserver ou présenter un transporteur pour prouver son respect des lois et des règlements. Le cas échéant, ils doivent également recueillir tous les éléments nécessaires à la constitution d'une preuve. Les visites en entreprise sont planifiées à la suite de l'établissement d'un programme de travail ou à la réception d'une plainte touchant un ou plusieurs transporteurs.

Enfin, le contrôle en entreprise permet la reconnaissance officielle des mandataires en vérification mécanique. Un contrôle effectué tant sur route qu'en entreprise permet également de s'assurer de la qualité des activités des mandataires en vérification mécanique.

La vérification mécanique

Le programme de vérification mécanique obligatoire vise à s'assurer du bon état mécanique des véhicules circulant sur le réseau routier du Québec. Il est réalisé principalement en entreprise, même si la vérification des composantes mécaniques des véhicules s'effectue parfois sur route.

Les véhicules destinés principalement au transport des biens dont la masse nette est de plus de 3 000 kg, les véhicules d'urgence, ainsi que les motocyclettes utilisées pour l'enseignement dans une école de conduite doivent être soumis à une inspection mécanique obligatoire une fois par année. Les taxis, les autobus, les minibus, les véhicules utilisés pour l'enseignement dans une école de conduite et les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers doivent, en ce qui les concerne, être soumis à une vérification mécanique deux fois par année. De plus, les véhicules transformés ou modifiés, les véhicules de fabrication artisanale, les véhicules provenant de l'extérieur du Québec, les véhicules remisés depuis plus de douze mois ou mis au rancart et les véhicules accidentés et reconstruits sont aussi soumis à une vérification mécanique obligatoire.

Pour la vérification des véhicules visés par le programme de vérification mécanique, la Société a donc mis en place un réseau composé d'entreprises reconnues pour la vérification de leurs propres véhicules et d'entreprises qui effectuent des vérifications contre rémunération.

L'inspection mécanique obligatoire doit être effectuée par un mécanicien reconnu, dans un garage reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec. Par contre, pour les régions éloignées et pour les régions où aucun mandataire n'est reconnu pour effectuer la vérification mécanique (en raison de la suspension ou du retrait d'un mandataire), les inspecteurs en vérification mécanique ou les préposés aux établissements reconnus par la Société effectuent l'inspection.

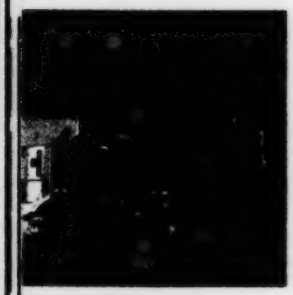
Un contrôle de l'état mécanique des véhicules est exercé sur la route en vertu des normes contenues dans l'entente nord-américaine intitulée *Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux* (ASVC). Les normes utilisées pour ces inspections sont les mêmes partout en Amérique du Nord. Une vignette de conformité reconnue par les provinces et par les États membres de l'Alliance, valide pour trois mois, est apposée sur le véhicule qui répond aux exigences de l'entente.

Lors de l'inspection, un véhicule jugé non conforme à la réglementation peut faire l'objet d'un avis de 48 heures ou être retiré de la circulation selon la gravité des défectuosités mécaniques constatées.

LA STRUCTURE DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

Une des principales raisons qui a amené le gouvernement à confier à la Société la responsabilité du contrôle du transport routier est l'existence d'une structure régionale capable de prendre en main rapidement l'organisation opérationnelle des contrôles sur route et en entreprise. La Société a donc créé un service régional du contrôle du transport routier dans chacune de ses huit directions régionales. L'organisation administrative de ces services reflète les diverses activités du mandat qui leur a été confié et est en fonction de l'étendue du territoire à desservir et de la densité de la circulation des véhicules visés sur le territoire desservi. Ainsi, la Société peut compter sur 10 services, 17 divisions du contrôle sur route, 9 divisions de l'accréditation et du contrôle de la qualité et 9 divisions de l'inspection, répartis sur tout le territoire québécois.

Pour lui permettre d'assumer son mandat de contrôle routier, le Conseil du trésor déterminait, en décembre 1990, l'enveloppe globale de nouveaux postes à accorder à la Société. Considérant l'effectif déjà en place dans le domaine de la vérification mécanique, le Conseil accordait 401 nouveaux postes incluant les transferts de personnel de la Sûreté du Québec (71 contrôleurs et 4 cadres intermédiaires) et du ministère des Transports (19 inspecteurs en contrôle routier et employés de soutien). Le nombre total de postes, incluant les occasionnels, se chiffre à 488. L'effectif ainsi autorisé se divise en deux groupes : l'effectif opérationnel et l'effectif de soutien.



L'effectif opérationnel

- les contrôleurs routiers qui sont des constables spéciaux chargés de l'application au Québec de la *Loi fédérale sur le transport extraprovincial* et des agents de la paix chargés de la mise en oeuvre de l'ensemble du *Code de la sécurité routière* et de l'exercice des contrôles délégués par d'autres ministères ou organismes gouvernementaux;
- les inspecteurs de véhicules routiers spécialisés dans la vérification mécanique des véhicules;
- les inspecteurs en contrôle routier qui sont des enquêteurs en matière frauduleuse, et dont la tâche est de s'assurer du respect des dispositions des lois et des règlements qui concernent le transport et de recommander aux services juridiques concernés les poursuites judiciaires appropriées;
- enfin, les préposés aux établissements agréés qui assument les fonctions relatives à la reconnaissance officielle des mandataires et au contrôle de la qualité des vérifications mécaniques exercées par ceux-ci. De plus, ils font des visites en entreprise en vertu des programmes concernant les normes de sécurité pour les transporteurs.

L'effectif de soutien

Dans le but d'encadrer le travail des contrôleurs routiers, des inspecteurs en véhicules routiers, des préposés aux établissements reconnus et des inspecteurs en contrôle routier, chaque direction régionale s'est pourvue de personnel de soutien. Ce dernier a pour mandat de répondre aux besoins immédiats du personnel en première ligne pour ce qui est de la diffusion des modes d'action dans le travail, de l'approvisionnement, de la planification opérationnelle et de l'évaluation du résultat des opérations. Ces personnes sont en lien étroit avec le Service du contrôle du transport routier de la Direction du soutien administratif et technique de la Vice-présidence aux opérations régionales. Ce nouveau service fut créé dès janvier 1991.

Cette dernière direction est située au siège social; elle a pour mandat de promouvoir, de mettre en oeuvre et d'appuyer des orientations, des approches, des normes, des mécanismes et des outils permettant d'assurer l'uniformité et la qualité des interventions en contrôle routier de l'ensemble des services concernés par le transport routier en région. De plus, elle doit assurer l'efficience, l'efficacité et la sécurité des systèmes opérationnels et administratifs requis pour l'application des dispositions du *Code de la sécurité routière*, des lois du transport et des autres pouvoirs délégués par les différents ministères et organismes mis en cause.

Les principaux mandats du Service du contrôle du transport routier touchent la planification, les orientations opérationnelles, l'organisation du travail, la mise en oeuvre des systèmes administratifs et informatiques, le contrôle de la qualité, la production d'information de gestion et la formation. Le Service du contrôle du transport routier offre aussi un soutien technique et assiste les contrôleurs et les inspecteurs dans l'interprétation des lois et règlements qu'ils appliquent. Il traite les demandes provenant des régions, des transporteurs et de différents autres organismes.

Le Service du contrôle du transport routier recueille donc tous les besoins des régions en matière de systèmes et d'outils de travail. De concert avec d'autres unités administratives de la Société, il veille à concrétiser et à fournir des services adéquats en région.

Faisant partie également de la Direction du soutien administratif et technique, le Service de soutien aux réseaux, qui offrait déjà un service téléphonique de renseignements aux centres de service et aux mandataires de la Société, s'est vu confier la tâche d'élargir ses services aux contrôleurs routiers et aux inspecteurs. Ce service transmet des informations concernant les droits et privilèges des conducteurs et des transporteurs. Ces informations sont extraites des banques de données de la Société, de la Commission des transports du Québec, du Fichier central des entreprises et du ministère du Revenu.

Par ailleurs, la Direction du dossier transporteur de la Vice-présidence au *Code de la sécurité routière* (VPCSR) est responsable d'établir les normes de sécurité routière devant faire l'objet de contrôle routier et d'évaluer leur impact en rapport avec les objectifs poursuivis.

De concert avec la Vice-présidence aux opérations régionales et la Direction des services juridiques de la Société, la Vice-présidence au Code de la sécurité routière procède à la négociation, à la rédaction et à la mise à jour des ententes avec les ministères et organismes qui délèguent à la Société l'application de leurs lois et règlements en relation avec le transport routier. Afin d'en augmenter l'impact, elle s'assure que ces contrôles soient intégrés aux différents volets de la normalisation que constituent notamment le *Code de la sécurité routière*, la réglementation afférente et les diverses ententes qui existent avec les administrations voisines.

De plus, la Vice-présidence au Code de la sécurité routière fait les représentations appropriées auprès des administrations et des associations nord-américaines tels le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) et l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) à des fins d'harmonisation et de réciprocité en matière de normalisation et de contrôle.

D'autres unités administratives de la Société contribuent également de façon significative, bien qu'indirectement, au mandat du contrôle du transport routier. Ces autres unités qui assurent la réalisation de fonctions centrales sont la Direction des ressources humaines, la Direction des ressources financières, la Direction des communications, la Direction des technologies de l'information, la Direction de la vérification interne et la Direction des ressources matérielles et immobilières.

LES PARTENAIRES DANS LES OPÉRATIONS DE CONTRÔLE

Des comités régionaux de mise en exploitation du contrôle du transport routier ont été constitués dans la plupart des régions. Ces comités regroupent, outre des représentants de la Société, des représentants de la Sûreté du Québec, des différents corps de police municipaux de la région et de différents organismes engagés dans le transport routier au Québec, tels que le ministère des Transports, l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec, la Gendarmerie royale du Canada et les municipalités régionales de comté (MRC).

Les comités régionaux de mise en exploitation ont pour but :

- de déterminer et de définir les problèmes régionaux en matière de contrôle routier;
- de convenir d'une programmation régionale basée sur les orientations et les programmes autorisés sur le plan national;
- de planifier des activités conjointes;
- d'échanger des informations utiles à l'exercice des activités respectives des participants dans les modalités prévues par les lois.

La constitution de ces comités régionaux de mise en exploitation permet de coordonner les actions de la Société avec celles des services policiers pour maximiser l'impact des interventions en matière de contrôle du transport routier sur tout le territoire québécois.

Enfin, un partage de responsabilités entre la Sûreté du Québec et la Société est établi. En plus de porter assistance à un contrôleur routier en cas de besoin, la Sûreté du Québec participe à des opérations de contrôle sur route selon une programmation élaborée de façon conjointe entre les deux organismes.

Les réalisations

UN RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRIORITÉS

Cinq grands objectifs sont visés par les activités de contrôle du transport routier :

- la protection du réseau routier;
- le maintien d'une concurrence loyale entre tous les transporteurs;
- le paiement des droits, des taxes et de l'impôt exigés en vertu des lois et des règlements;
- l'accroissement de la sécurité des véhicules lourds;
- l'harmonisation avec les autres États américains et provinces canadiennes.

Les activités de contrôle mises en place pour permettre l'atteinte de ces objectifs peuvent se regrouper en trois grandes catégories :

- les contrôles économiques dont les effets touchent directement la santé de l'industrie du transport;
- les contrôles des masses et des dimensions pour la protection du réseau routier;
- les vérifications visant l'accroissement de la sécurité des usagers de la route, notamment le contrôle du transport des matières dangereuses, l'entretien préventif des véhicules, la vérification de leur mécanique et les heures de conduite des conducteurs.

Il est bon de rappeler que les priorités retenues en 1991 ont été la vérification des surcharges et les contrôles économiques, notamment aux frontières.

Pour orienter les activités de la Société en matière de contrôle routier, les objectifs et les priorités ont été largement diffusés auprès de toutes les personnes engagées dans cette cause.

LA GESTION DES RESSOURCES

Les ressources humaines

La dotation et les relations de travail

Le nombre total de postes accordés par le Conseil du trésor, incluant les occasionnels, se chiffre à 488. Considérant l'étalement de l'embauche des contrôleurs routiers sur deux ans, c'est-à-dire 1991-1992, c'est un nombre de 409 postes que le conseil d'administration autorisait en janvier 1991.

En plus d'intégrer à son personnel les personnes qui étaient à l'emploi de la Sûreté du Québec (71 contrôleurs et 4 cadres intermédiaires) et du ministère des Transports (19 inspecteurs en contrôle routier et membres du personnel de soutien), la Société a tenu un concours de recrutement dans toutes les régions du Québec dans le but de combler 133 postes de contrôleurs routiers. Ce concours a attiré plus de 33 000 candidats et les 50 premiers contrôleurs routiers, hommes et femmes, sont entrés en fonction le 7 octobre 1991.

Au cours de l'année 1991, la Société a obtenu du Secrétariat du Conseil du trésor la responsabilité d'agir comme porte-parole du gouvernement à la table de négociation des contrôleurs routiers. Ainsi, la Société peut convenir avec la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec de conditions de travail adaptées aux besoins et aux réalités propres à son organisation.

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF AUTORISÉ

AU 31 DÉCEMBRE 1991

	ENCADREMENT ET SOUTIEN	CONTRÔLEURS ROUTIERS	INSPECTEURS EN CONTRÔLE ROUTIER, EN VÉRIFICATION MÉCANIQUE ET PRÉPOSÉS AUX ÉTABLISSEMENTS	TOTAL
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	6	4	10	20
Saguenay — Lac-Saint-Jean — Côte-Nord	13	6	6	25
Québec	13	12	13	38
Estrie — Mauricie — Bois-Francs	11	24	11	46
Montérégie	13	46	10	69
Île-de-Montréal	14	5	15	34
Laval-Laurentides-Lanaudière-Outaouais	15	12	13	40
Abitibi — Témiscamingue — Nord-du-Québec	9	12	5	26
Direction du soutien administratif et technique	50	0	0	50
Total de la Vice-présidence aux opérations régionales	144	121	83	348
Direction générale et autres vice-présidences	61	0	0	61
TOTAL	**205**	**121**	**83**	**409**

La formation et l'accueil

Dès le début de l'année, la Société mettait en place une équipe ayant pour mandat d'élaborer la stratégie d'accueil et de formation de l'effectif en contrôle routier. Cette stratégie a permis d'établir l'envergure du programme de formation et la nécessité d'obtenir la collaboration de ressources externes reconnues pour leur compétence dans le milieu policier et dans l'industrie du transport. C'est donc en collaboration avec le cégep François-Xavier-Garneau de Québec, l'Institut de police de Nicolet, le ministère des Transports et le ministère du Revenu que la Société a conçu, développé et diffusé le programme de formation des contrôleurs routiers.

La durée totale du programme de formation de base des contrôleurs routiers est de 17 semaines. Cette formation de base comprend deux stages pratiques d'une semaine en région et une semaine d'évaluation des apprentissages et habiletés à la fin des cours.

Le programme de formation se divise en modules comprenant une trentaine de thèmes. Parmi ces thèmes, on retrouve les diverses lois sur le transport et le camionnage, les procédures pénales, la réglementation sur les heures de conduite, la taxe sur les carburants, les charges et dimensions, les permis spéciaux et les matières dangereuses. Une autre partie est consacrée à la condition physique, aux techniques d'autodéfense et aux techniques de communication. Enfin, une dernière partie comprend les activités du patrouilleur et la conduite automobile des véhicules d'urgence.

La stratégie de formation retenue prévoit l'administration du programme auprès de six groupes, entre le 7 octobre 1991 et le 18 décembre 1992. Comme il avait été prévu, les deux premiers groupes de 25 nouveaux contrôleurs routiers ont effectivement été accueillis en région au début du mois d'octobre pour se rendre par la suite à Québec entreprendre leur formation. Au terme de celle-ci, les contrôleurs routiers sont en mesure d'exercer les fonctions d'agent de la paix pour l'application du *Code de la sécurité routière* et de constable spécial pour l'application de la *Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales*.

Quant aux contrôleurs déjà en poste, ils ont participé à des sessions de perfectionnement au cours du mois de septembre. Ces sessions portaient sur le *Code de déontologie*, sur le *Code de procédure pénale*, sur les nouveaux règlements concernant les charges et les dimensions, sur les modalités d'application de l'entente avec le ministère du Revenu concernant la taxe sur les carburants, sur les soins d'urgence et sur le maniement du bâton PR-24 et des menottes. En décembre, une session d'information portant sur les dernières modifications réglementaires concernant l'immatriculation des véhicules a été offerte à un groupe constitué d'un multiplicateur par région.

Lors de leur entrée en fonction, les inspecteurs ont reçu, quant à eux, une formation d'initiation au travail. Par la suite, des ateliers d'échanges sur les difficultés rencontrées lors de la mise en pratique des lois et règlements relatifs au transport routier ont été organisés. En plus, des sessions de perfectionnement sur les habiletés reliées à l'emploi, sur la connaissance de la *Loi sur le camionnage*, sur les notions de vérification mécanique, de ronde de sécurité et d'entretien préventif, ainsi que sur les heures de conduite, se sont déroulées au cours de l'automne.

Les ressources matérielles et immobilières

En février 1991, le ministère des Transports et la Société signaient un protocole d'entente confiant à la Société la propriété et l'exploitation des postes de contrôle routier, jusque-là sous la responsabilité exclusive du ministère. Les fonds de terrains de même que les aires de contrôle sans équipement demeurent sous la responsabilité du ministère. Le protocole prévoit l'achèvement de certains sites dont les travaux d'aménagement ont été entrepris en 1990 et établit le partage des responsabilités relatives au développement du réseau de postes et aires de contrôle, entre le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec.

En ce qui a trait aux immobilisations, le ministère des Transports a terminé les travaux dans 11 postes de contrôle et cela, comme le protocole d'entente concernant les postes et aires de contrôle le prévoyait. Un autre poste a été installé à la frontière canado-américaine de Saint-Bernard-de-Lacolle.

Pour ce qui est de la gestion immobilière, une nouvelle unité administrative a été mise en place à la Société dans le but de s'occuper des infrastructures physiques des postes et aires de contrôle du transport routier. Cette unité a pour mission d'offrir l'expertise technique en ce qui a trait aux systèmes de pesée et à l'aménagement des sites de contrôle.

Pour loger les services et les divisions du contrôle du transport routier, 3 287,25 mètres carrés répartis en 15 établissements ont été mis à la disposition des nouvelles unités administratives créées en région, le tout entraînant des dépenses d'exploitation et de location d'environ 479 000 $. Des améliorations ont été apportées à de nombreux postes de travail pour un coût total de 250 000 $.

En mars 1991, une nouvelle division a aussi été créée au Service de l'approvisionnement pour répondre aux besoins relatifs au contrôle du transport routier. Les principaux mandats réalisés concernent l'identification des contrôleurs routiers à la Société, l'achat et l'entretien de leurs véhicules et l'ajout de matériel pour tout le réseau.

Par ailleurs, les vêtements des contrôleurs routiers ont été complètement redessinés et affichent les couleurs de la Société.

Au moment du transfert des responsabilités, les 55 véhicules du parc automobile de la Sûreté du Québec affectés au contrôle du transport routier et quatre véhicules provenant du ministère des Transports ont été remis à la Société. Les véhicules du contrôle routier ont été repeints aux couleurs de la Société, marqués et équipés adéquatement. À la suite de l'acquisition d'autres véhicules et d'une réorganisation du parc automobile de la Société, celui-ci compte maintenant 139 véhicules, incluant les véhicules destinés à la vérification mécanique.

En mars 1991, le ministère des Transports transférait à la Société la propriété de 129 pèse-roues servant à peser les masses axiales des véhicules de transport visés par le contrôle routier. À la fin de 1991, la Société avait acquis 126 nouveaux pèse-roues.

De plus, au cours de 1991, la Société acquérait 19 tapis de pesée qui servent à évaluer la masse axiale des véhicules en mouvement et qui permettent ainsi d'effectuer une sélection préalable des véhicules à vérifier. Contrairement aux balances fixes et aux pèse-roues, ce matériel n'est pas reconnu légalement pour la délivrance d'avis d'infraction, mais il est fort utile dans les activités de contrôle routier, surtout en dehors des postes de contrôle fixes.

Les ressources informationnelles

En 1991, la Société a acquis et installé 106 postes de bureautique exclusivement dédiés aux activités du contrôle du transport routier et ce, tant en région qu'au siège social.

La régionalisation des activités de contrôle a nécessité l'installation de 30 terminaux et de divers liens de télécommunication pour permettre l'accès à différentes banques de données mémorisées dans l'ordinateur central. Treize micro-ordinateurs ont aussi été acquis afin de relier, aux réseaux de la Société, les nouvelles unités administratives appartenant aux directions régionales.

Des travaux de développement ont été réalisés pour mettre en place les logiciels nécessaires permettant d'accéder aux informations du ministère du Revenu relativement au contrôle de la taxe sur le carburant, et d'accéder à celles de la Commission des transports du Québec pour la vérification des permis de transport.

Un système d'information de gestion a été mis en place pour suivre les activités des contrôleurs routiers et pour produire des données statistiques utiles aux différents groupes, tant internes qu'externes, engagés dans ce secteur d'activité.

En vue de mieux planifier ses interventions futures, la Société a aussi réalisé plusieurs études, dont principalement une étude de systématisation des activités de contrôle afin de décrire les opérations actuelles, de poser un diagnostic et de reconnaître des expériences similaires dans d'autres États américains et provinces canadiennes.

Finalement, un système de radiocommunication a été rapidement mis en place dès le début de 1991. Associé au réseau multi-usagers du ministère des Communications du Québec, ce système permet, sur un territoire donné, la communication entre les véhicules, les postes de contrôle et les bureaux régionaux. Il permet également l'accès aux services téléphoniques publics. Des efforts importants ont donc été consacrés en 1991 pour choisir et acquérir 78 radios mobiles et 54 radios fixes et pour procéder à leur installation sur l'ensemble du territoire.

Des données relatives à la connaissance du transporteur routier et à son comportement par rapport au *Code de la sécurité routière* et au regard des autres lois le régissant sont réunies dans le système **Profil des transporteurs.** Entre autres choses, ce système permet de reconnaître les transporteurs délinquants chroniques et d'orienter les actions à entreprendre pour corriger leur comportement.

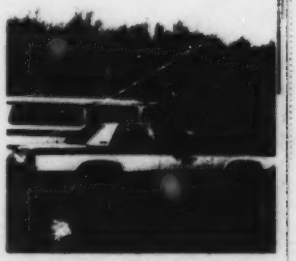
La production d'outils de travail

À l'automne 1990, la Société entamait les travaux préparatoires à la publication du manuel concernant la procédure encadrant les activités des contrôleurs. Une première version était diffusée en février 1991 et, en septembre 1991, une seconde version comprenant 38 procédures était remise à chaque contrôleur routier.

Une analyse des besoins en matière de formulaires a donné lieu à la réalisation d'une trentaine de formulaires nécessaires à l'ensemble des activités de contrôle routier.

De nombreux efforts ont été consacrés à la préparation de la procédure administrative et des formulaires nécessaires aux activités d'inspection en entreprise. Dans le domaine du contrôle en entreprise, la Société a dû innover puisque aucun organisme n'avait encore jamais assumé les responsabilités reliées à ce secteur d'activité.

L'année 1991 a donné lieu à la normalisation de l'ensemble du matériel et des outils de travail des contrôleurs. Ces outils sont fort variés et comprennent notamment les véhicules et leur équipement, les vêtements de travail et les accessoires, les insignes, les instruments de mesure, les manuels de référence, etc.



Enfin, la Direction du dossier transporteur a également participé à diverses activités de soutien aux opérations. Ainsi le personnel de la Direction a préparé environ cinquante bulletins techniques destinés aux préposés pour les assister dans leur travail, a révisé l'ensemble des formulaires utilisés pour l'application de ce programme et a formé un certain nombre de préposés aux établissements pour l'application du programme de vérification mécanique.

Les ressources financières

L'article 242 de la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives,* sanctionnée le 20 décembre 1990, prévoit le financement du mandat du contrôle du transport routier à même les droits perçus lors de l'immatriculation des véhicules de transport de personnes et de marchandises et non par les contributions au régime public d'assurance automobile. Cette disposition a fait l'objet d'une entente avec les représentants du ministère des Finances.

En juillet 1991, le président de la Société a ratifié avec le sous-ministre du ministère des Finances une entente établissant les modalités de remboursement des dépenses engagées à l'intérieur de ce mandat.

Les dépenses associées au contrôle du transport routier au cours de l'année 1991 s'élevaient à 23,0 millions de dollars.

FRAIS D'ADMINISTRATION DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1991

	(En milliers de dollars)
	$
Traitements et charges sociales	12 029
Frais de déplacement	1 046
Loyers, taxes et électricité	622
Frais d'entretien et de réparations	955
Mobilier, agencement et équipement	2 170
Frais de communication	322
Information et publicité	272
Impression, fournitures et autres dépenses	526
Services administratifs et professionnels	1 466
Matériel informatique et bureautique	1 087
Amortissement des immobilisations	11
Frais généraux	2 460
TOTAL	**22 966**

Les frais d'administration engagés pour la réalisation du mandat du contrôle du transport routier sont des dépenses planifiées lors du processus budgétaire au même titre que les autres frais d'administration de la Société.

Bien que l'année 1991 représente une première année complète d'exploitation du contrôle du transport routier, les dépenses y afférentes n'ont pas encore atteint le niveau anticipé pour la réalisation de ce mandat. Cette situation est principalement attribuable aux traitements et aux charges sociales de même qu'aux services administratifs et professionnels. Ces derniers se sont maintenus à un niveau relativement bas, puisque l'effectif prévu n'était pas complètement en fonction en 1991 et parce que les projets de développement informatique étaient encore au stade des analyses préliminaires.

LES ENTENTES NÉGOCIÉES

Pour permettre l'atteinte de ses objectifs et de ses priorités dans le cadre de la concertation gouvernementale, la Société a conclu deux importantes ententes en matière de contrôle du transport routier.

La première, qui a été conclue avec le ministère des Transports du Québec, confie à la Société le mandat de vérifier sur route et en entreprise si certaines dispositions de la *Loi sur le camionnage*, de la *Loi sur le transport par taxi* et de la *Loi sur les transports* sont respectées. Ainsi, les contrôleurs et les inspecteurs de la Société ont le pouvoir de surveiller l'application des règles et des normes relatives au camionnage en vrac, au transport scolaire de même qu'au transport par autobus ou par taxi.

La seconde entente a été signée avec le ministère du Revenu du Québec. Celle-ci permet à la Société de surveiller la mise en pratique de certaines dispositions de la *Loi concernant la taxe sur les carburants*, dont le contrôle des certificats d'enregistrement et des certificats de voyage occasionnel. En vertu de cette entente, les contrôleurs routiers ont le pouvoir de délivrer un certificat restreint au transporteur qui n'a pas de certificat valide afin qu'il puisse continuer son voyage. Ce certificat est remis au transporteur moyennant le paiement des droits exigibles en vertu de la réglementation.

Les ententes négociées avec les administrations hors du Québec

Après avoir analysé les programmes de vérification mécanique des autres administrations, la Société a reconnu par voie réglementaire les programmes de vérification mécanique de neuf provinces et territoires canadiens ainsi que le programme américain de vérification mécanique. Cependant, les particularités du programme québécois, concernant la fréquence des vérifications et les types de véhicules assujettis à ce règlement, conservent leur primauté par rapport aux programmes reconnus. À titre d'exemple, la fréquence de la vérification mécanique des autobus est biannuelle au Québec alors que dans certaines autres administrations, cette vérification ne se fait qu'une fois par année. Entre autres choses, cette entente a permis de simplifier le respect des exigences en matière de vérification mécanique pour tous les véhicules lourds qui circulent au Québec et a aussi constitué un facteur d'harmonisation dans les relations que le Québec doit entretenir avec les transporteurs étrangers.

Le contrôle sur route

Au cours de l'année 1991, les contrôleurs routiers ont vérifié 28 567 véhicules parmi lesquels 10 186 (36 %) étaient conformes et 18 381 (64 %) étaient non conformes à la réglementation. Pour ces derniers, 26 136 avis d'infraction ont été délivrés dont 16 369 avis d'infraction au *Code de la sécurité routière*, 8 051 avis de 48 heures et 1 716 avis d'infraction aux différentes lois du transport.

Dès la période de dégel de mars 1991, la Société a instauré une politique enjoignant aux contrôleurs routiers d'exiger que les véhicules et conducteurs se conforment aux lois et règlements avant de reprendre la route.

En vue de faire respecter cette politique de conformité au Règlement sur les masses et dimensions après délivrance d'avis d'infraction, 954 véhicules ont été déchargés et 701 ont été remisés.

La répartition des infractions au *Code de la sécurité routière* se présente ainsi :

- 5 029 infractions pour surcharge;
- 1 133 infractions pour dimension excédentaire;
- 621 infractions pour arrimage inadéquat;
- 913 infractions pour non-port du permis spécial ou pour charge du véhicule au-delà de la masse autorisée au permis spécial;
- 69 infractions pour transport de matières dangereuses;
- 802 infractions pour non-respect des heures de conduite et de travail;
- 1 396 infractions pour inspection mécanique non conforme;
- 6 406 infractions pour autres raisons (immatriculation, permis de conduire, équipement, sécurité routière, règles de circulation, etc.).

RÉPARTITION RÉGIONALE DES VÉHICULES VÉRIFIÉS ET DES AVIS D'INFRACTIONS DÉLIVRÉS SUR LA ROUTE

Direction	Nombre de véhicules vérifiés sur tout le réseau	Nombre d'infractions [1]				Nombre de 48 heures délivrés	Total d'avis d'infraction délivrés
		Code de la sécurité routière			Lois sur le transport		
		Masse	Autres	Total			
Bas Saint-Laurent — Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	2 016	178	584	762	80	680	1 522
Saguenay — Lac Saint-Jean—Côte-Nord	3 386	346	1 643	1 989	148	494	2 631
Québec	5 579	2 360	3 101	5 461	591	2 513	8 565
Estrie—Mauricie—Bois-Francs	2 703	330	453	783	141	871	1 795
Laval-Laurentides-Lanaudière-Outaouais	2 327	296	548	844	60	541	1 445
Île-de-Montréal	3 233	27	777	804	60	743	1 607
Montérégie	8 627	1 391	3 772	5 163	621	2 025	7 809
Abitibi—Témiscamingue—Nord-du-Québec	696	101	462	563	15	184	762
Total	**28 567**	**5 029**	**11 340**	**16 369**	**1 716**	**8 051**	**26 136**

Note 1 : Le nombre d'infractions comprend les avis d'infraction délivrés partout sur le réseau routier et non seulement ceux délivrés aux postes de contrôle.

Au cours de l'année 1991, les contrôleurs routiers ont participé à 280 opérations conjointes avec 66 corps de police municipaux et 11 postes de la Sûreté du Québec différents.

De plus, 80 opérations spéciales ont été effectuées dont les principales ont porté sur :

- les limousines et limousines de grand luxe : l'objet de ces opérations effectuées sur tout le territoire du Québec était de déceler les véhicules effectuant du transport de personnes sans permis. Elles ont permis de vérifier 72 véhicules pour lesquels 47 avis d'infraction ont été délivrés;
- les contrôles aux frontières : l'objectif visé était de s'assurer du respect des lois du transport et du *Code de la sécurité routière* pour les véhicules effectuant du transport de biens ou de personnes à certains points d'entrée stratégiques au Québec. Les principales opérations aux frontières ont permis de vérifier 425 véhicules, nécessitant ainsi la délivrance de 229 avis d'infraction;
- le transport par véhicule taxi : ces opérations consistaient à s'assurer du respect des lois et règlements du taxi;
- les véhicules effectuant du déménagement : le but de ces opérations était de vérifier les véhicules effectuant du transport de biens meubles usagés sans permis. Elles ont permis de vérifier 45 véhicules pour lesquels aucun avis d'infraction n'a été délivré.

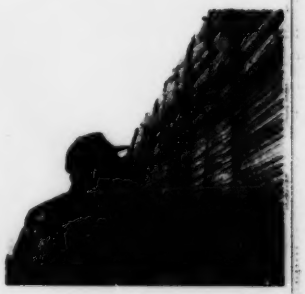
Des opérations plus particulières ont aussi été effectuées dans différentes régions comme «Contrôle bleu» en Montérégie où 5 650 véhicules ont été vérifiés et 220 avis d'infraction ont été délivrés, «Interventions Matagami» et «Présence à la Baie James» en Abitibi—Témiscamingue — Nord-du-Québec où 75 véhicules ont été vérifiés et 70 avis d'infraction délivrés, «Opération Ponts» à Laval - Laurentides - Lanaudière - Outaouais où 14 véhicules ont été vérifiés et 14 avis d'infraction délivrés et «Opération longue distance» à Québec où 7 véhicules ont été vérifiés et 5 avis d'infraction ont été délivrés.

À la suite des avis d'infraction délivrés par les contrôleurs routiers, 880 assignations en cour ont été reçues, nécessitant 451 présences réelles devant les tribunaux.

Aux 34 postes de contrôle et de balance de voirie, l'activité des préposés aux pesées du ministère des Transports pendant 42 553 heures a permis d'effectuer 803 925 pesées pendant l'année. Les activités de pesée prennent une importance particulière lors de la période de dégel, période pendant laquelle la Société, en vue de protéger et de sauvegarder le réseau routier, accorde la priorité à l'intensification des vérifications reliées à la masse des véhicules lourds en circulation. Pendant cette période, c'est-à-dire du 13 mars au 25 mai en 1991, les heures d'ouverture des postes ont représenté 52 % du total annuel des heures d'ouverture et le nombre de véhicules pesés, 54 % du total annuel des véhicules pesés. Les contrôleurs routiers ont alors délivré 2 805 avis d'infraction à la masse, soit 56 % des avis d'infraction du même type pour l'année.

Le ministre des Transports inaugurait, le 17 juin 1991, le poste de Saint-Bernard-de-Lacolle à la frontière américaine. Pour la période s'étendant du 1er juillet au 31 décembre, 1 241 véhicules ont été vérifiés à ce poste. De ces véhicules, 386 (31 %) n'étaient pas conformes à la réglementation. Parmi les véhicules non conformes, 58 % provenaient des États-Unis, 33 % du Québec et 9 %, des autres provinces canadiennes. Depuis l'ouverture du poste à la frontière, les contrôleurs routiers ont délivré 239 avis d'infraction au *Code de la sécurité routière*, 77 avis de 48 heures et 213 avis d'infraction aux différentes lois du transport. Ils ont alors exigé 88 cautionnements pour un montant total de 31 725 $.

Au cours de 1991, les inspecteurs en vérification mécanique et les préposés à la reconnaissance des établissements ont participé à de nombreuses activités conjointes avec les contrôleurs routiers, la Sûreté du Québec et différents services de police municipaux. À l'intérieur des différentes opérations sur route qu'ils ont effectuées, ils ont vérifié les composantes mécaniques de 3 449 véhicules en vertu du programme de vérification mécanique obligatoire. Parmi ces véhicules, 636 présentaient des défectuosités majeures et 1 342 des défectuosités mineures. De plus, les inspecteurs et préposés ont vérifié 9 262 véhicules en vertu de l'*Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux*. Ils ont décelé des défectuosités majeures dans 589 véhicules et des défectuosités mineures dans 5 477 véhicules.



Les activités en entreprise

Au cours de l'année 1991, les inspecteurs en contrôle routier ont ouvert 1 532 dossiers d'enquête. À la fin de l'année, 1 140 dossiers étaient terminés alors que 392 sont toujours actifs. Parmi les dossiers terminés, 579 ont donné lieu à des recommandations de poursuite au Service juridique du ministère des Transports du Québec. Ces recommandations de poursuite totalisent 2 251 infractions. À la suite des avis d'infraction délivrés par les inspecteurs en contrôle routier, 54 assignations en cour ont été reçues nécessitant 50 présences réelles devant les tribunaux.

Les visites de vérification des normes de sécurité pour les transporteurs

Depuis janvier 1988, les entreprises de transport routier au Québec doivent se conformer aux normes canadiennes de sécurité pour les transporteurs. Afin d'assister les transporteurs dans leurs démarches vers une plus grande sécurité, des préposés aux établissements reconnus ont fait des visites à caractère essentiellement éducatif chez les transporteurs routiers.

Au cours de 1991, les préposés ont effectué 842 visites de ce genre.

La reconnaissance et le contrôle de la qualité

Au 31 décembre 1991, le réseau de mandataires en vérification mécanique comptait 2 996 entreprises autorisées à faire la vérification de leurs propres véhicules et 159 autorisées à effectuer la vérification contre rémunération, soit 82 mandataires pour la vérification des véhicules légers et 77 mandataires pour la vérification des véhicules lourds. Depuis novembre 1991, certains mandataires peuvent également vérifier les véhicules reconstruits. Au 31 décembre 1991, le réseau comptait 26 mandataires autorisés à exercer ce genre de vérification.

Au cours de l'année, les mandataires en autovérification ont inspecté 82 300 véhicules et les mandataires contre rémunération en ont vérifié 142 656, pour un total de 224 956 véhicules vérifiés en entreprise. Parmi ceux-ci, 63 435 présentaient des défectuosités mineures et 4 999 des défectuosités majeures. Le programme de vérification mécanique obligatoire concerne 180 037 véhicules. De plus, 105 884 véhicules ont été vérifiés à nouveau à la suite d'une vérification mécanique où l'on avait décelé une défectuosité mineure ou majeure.

NOMBRE DE VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES EFFECTUÉES EN ENTREPRISE (1990-1991)

	1991	1990
Mandataires en autovérification	**82 300**	80 216
Mandataires contre rémunération	**142 656**	129 490
TOTAL*	**224 956**	**209 706**

Au cours de l'année, les préposés aux établissements reconnus ont traité 171 nouvelles demandes de reconnaissance. Le réseau de mandataires fait l'objet de contrôles réguliers de qualité de la part des préposés aux établissements. Lors de ces visites, des vérifications sont exercées sur échantillonnage de véhicules afin de vérifier la qualité de la vérification mécanique.

En effet, en 1991, près de 2 916 visites chez les mandataires ont été effectuées. Lors de ces visites, 7 904 véhicules ont été vérifiés. Parmi ceux-ci, 3 531 étaient conformes à la réglementation, 3 638 comportaient des défectuosités mécaniques mineures et 735, des défectuosités mécaniques majeures.

En 1990, 7 315 véhicules avaient été vérifiés lors du contrôle de qualité.

Les activités de soutien direct

Les contrôleurs et les inspecteurs bénéficient d'une aide téléphonique pour l'accès aux fichiers de la Société. Plus de 10 000 appels ont été acheminés à la Direction du support aux réseaux pendant l'année 1991. De façon générale, les heures de disponibilité des préposés au soutien technique étaient celles où les contrôleurs

* En intégrant les 3 449 véhicules dont la vérification a été effectuée sur route par les inspecteurs en vérification mécanique, le nombre total de véhicules vérifiés en 1991 atteint 228 405.

routiers étaient en fonction, soit de 6 heures à 24 heures, cinq jours par semaine. Durant la période de dégel et lors d'interventions spéciales, le service était maintenu 24 heures sur 24.

Le Service du contrôle du transport routier a répondu à plus de 4 000 demandes d'interprétation légale et de soutien technique provenant des régions, des transporteurs et d'autres personnes du milieu. Une trentaine de demandes ont nécessité la préparation d'opinions juridiques approfondies de la part de la Direction des services juridiques de la Société.

Les réalisations des autres unités administratives

La consultation et la concertation

À la suite des demandes de l'industrie de réviser la réglementation sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs, un projet de modification de la réglementation a été élaboré par la Direction du dossier transporteur de la Vice-présidence au Code de la sécurité routière après consultations auprès des principales associations de transporteurs. Les résultats de cette consultation ont permis d'alimenter les réflexions en ce qui concerne la mise au point d'outils propres au contrôle des transporteurs délinquants chroniques par rapport au nouveau contexte du contrôle routier au Québec.

La Société a également joué un rôle très actif au sein de certains groupes de travail du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Ces travaux ont notamment conduit à l'élaboration de propositions de modifications aux normes sur les heures de conduite et de travail et sur la ronde de sécurité, ainsi qu'à la préparation d'un guide sur l'application du contrôle routier à l'échelle canadienne. D'autres contributions rattachées à ces travaux viennent quant à elles appuyer les orientations à venir, et se situent sur le plan de l'énumération des réglementations susceptibles de faire l'objet d'une simplification administrative à l'échelle canadienne, ainsi que des données à échanger avec les autres administrations canadiennes sur les transporteurs étrangers.

Évaluation et soutien à la réglementation

Différentes activités ont été réalisées en 1991 en relation avec la vérification mécanique des véhicules. C'est ainsi que des modifications au règlement sur la vérification mécanique ont été apportées par la Direction du dossier transporteur, notamment pour soumettre à la vérification les véhicules de transport de biens d'une masse nette de plus de 3000 kg, ainsi que pour reconnaître les programmes de vérification mécanique, hors du Québec.

Une étude sur la fatigue et ses conséquences sur la conduite de véhicules lourds a également été réalisée, afin de permettre un rapprochement entre la fatigue, la réglementation sur les heures de conduite et de travail et les accidents de véhicules lourds.

Connaissance des transporteurs

Afin de parfaire sa connaissance de la clientèle, une étude descriptive de la population des transporteurs a été réalisée. Celle-ci décrit les principales associations qui regroupent les transporteurs, ainsi que les principales problématiques relatives à chaque secteur de transport. Cette information pourra servir à la Société pour appuyer certaines des orientations qui doivent être prises en regard de clientèles cibles précises.

Les communications auprès des transporteurs et des conducteurs professionnels

Depuis janvier 1991, la Société de l'assurance automobile du Québec a mis en place de nombreuses activités de communication à l'intention des transporteurs routiers de personnes et de marchandises et à l'intention des conducteurs de véhicules lourds, d'autobus et de taxis. Ces activités visaient à faire connaître la nouvelle responsabilité de la Société, ses objectifs, sa stratégie et ses perspectives d'avenir.

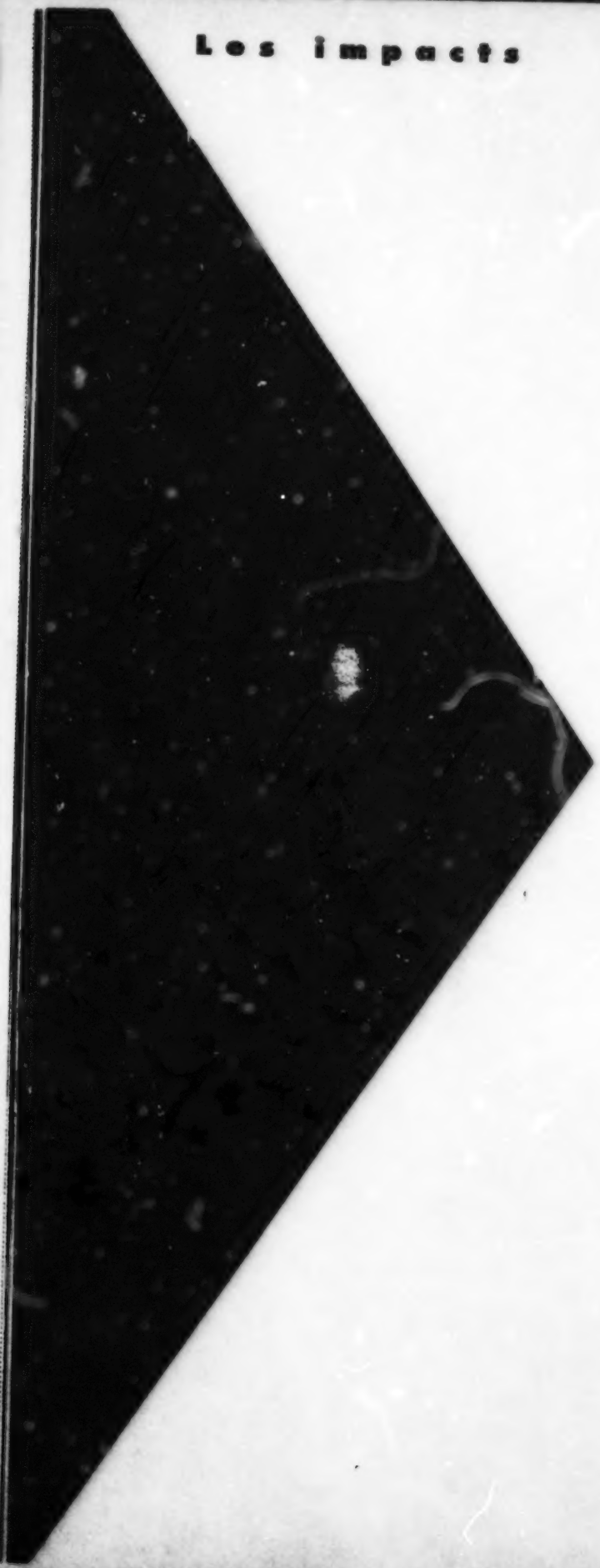
Depuis l'adoption de la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, la Société a fait connaître publiquement sa nouvelle responsabilité par l'envoi de nombreux communiqués de presse aux journalistes et aux associations de transport routier. Le 23 janvier 1991, à l'occasion d'une conférence de presse, le ministre des Transports, M. Sam L. Elkas et le président-directeur général de la Société annonçaient que la Société de l'assurance automobile du Québec était dorénavant responsable du contrôle routier. En même temps, ceux-ci rendaient publiques les modalités d'exploitation du contrôle routier. Une brochure, un feuillet d'information et une bande vidéo ont été produits et distribués aux personnes travaillant dans le secteur du transport routier. Dès le mois d'avril 1991, ces mêmes documents étaient distribués au cours de toutes les interventions publiques de la Société. Ces documents rappellent quelles sont les responsabilités reliées au mandat du contrôle routier et au travail du contrôleur. La brochure a été tirée à 75 000 exemplaires, tandis que la bande vidéo a été distribuée gratuitement à plus de 600 compagnies de transport, associations, consultants, médias, services policiers, écoles de routiers, etc.

La Société a participé à 11 congrès d'associations de transport routier et salons d'exposition du camionnage. Pour ce faire, elle a utilisé un stand d'information spécialement conçu pour ces événements. À l'intérieur du stand, en atelier, ou encore à titre de conférenciers, des personnes-ressources étaient sur place pour répondre aux questions des congressistes et des visiteurs.

De plus, la Société a acheté et aménagé une camionnette qui servira de stand d'information itinérant. Ce véhicule entreprendra une tournée du Québec, au printemps 1992. Ce véhicule comprend un jeu-questionnaire interactif, un ensemble vidéo et de nombreux documents d'information.

Finalement, la Société a fait paraître des annonces publicitaires dans les publications et les périodiques destinés aux personnes qui travaillent dans l'industrie du transport. Ces annonces véhiculent les éléments visuels du contrôle du transport routier et rappellent à l'industrie du camionnage que le contrôle routier est là pour augmenter la sécurité des véhicules de transport routier, pour protéger le réseau routier et pour assurer l'équité entre tous les transporteurs.

Les impacts



L'INFLUENCE SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT

Les transporteurs routiers ont réagi favorablement aux nouveaux changements concernant le contrôle routier. Le principal impact aura été d'amener différents groupes de transporteurs à entreprendre des démarches de façon à assurer une formation efficace de leur personnel affecté au transport. De telles démarches ont notamment été entreprises par l'intermédiaire du Comité sectoriel pour l'adaptation de la main-d'oeuvre du transport routier des marchandises (CAMO-ROUTE) et par l'entremise de la Commission de formation professionnelle du Québec.

L'apport majeur de la Société en ce qui concerne son nouveau mandat consiste en l'application ferme et immédiate de sa politique de conformité, notamment lors de surcharges. En forçant les contrevenants à se conformer à la réglementation avant de reprendre la route, cette politique, en plus de représenter un caractère dissuasif, contribue largement à la préservation du réseau routier en empêchant les véhicules en surcharge de circuler sur les routes et ce, particulièrement lors de la période de dégel. Il faut de plus mentionner que les actions de contrôle de la Société ont eu des conséquences très précises sur les transporteurs étrangers, principalement à cause de l'intensification des vérifications aux frontières.

En ce qui concerne les vérifications en entreprise, certaines catégories de transporteurs ont fait l'objet de visites. Au cours de ces visites, les inspecteurs s'assuraient que les règles économiques rattachées à l'utilisation des permis de transport et des dispositions du *Code de la sécurité routière* étaient respectées. De telles visites, qui n'étaient auparavant effectuées que de façon très sporadique, incitent les transporteurs à respecter les lois et les dispositions du *Code de la sécurité routière*, ce qui favorise une concurrence loyale entre tous les transporteurs.

L'ÉVOLUTION DU PROFIL DES TRANSPORTEURS

Une gestion efficace du contrôle du transport routier a comme préalable une connaissance de la population visée, de ses caractéristiques et de ses problèmes, afin de bien déterminer les ajustements nécessaires, tant en ce qui concerne la réglementation qu'en ce qui concerne le contrôle. C'est pourquoi la Société est en contact fréquent avec les principales associations de transporteurs de biens et de personnes, qui sont les représentants officiels de l'industrie.

La Société vit également au rythme du contexte nord-américain, rythme qu'elle peut percevoir en entretenant des discussions avec ses principaux partenaires gouvernementaux. Cette façon d'agir permet à la Société de déceler les tendances tant en matière de réglementation qu'en matière de contrôle; elle permet aussi de faire valoir les besoins du Québec et de faire accepter les modifications à sa législation et à sa réglementation.

La population des transporteurs routiers a quelque peu diminué à la fin de l'année 1991. Elle représentait 46 693 transporteurs à la fin de 1990, alors qu'à la même période en 1991, elle représentait 45 689 transporteurs routiers. Par ailleurs, leur répartition est demeurée comparable alors que plus de 98 % des transporteurs possèdent moins de 20 véhicules.

En examinant la distribution par secteurs d'activité, on remarque que le nombre de transporteurs de biens est sensiblement le même. Les secteurs du camionnage général et du camionnage en vrac ont connu des hausses légères dans le nombre de transporteurs. C'est l'activité du camionnage indépendant qui a subi la plus grande diminution et qui a eu aussi pour conséquence de réduire la fréquence des véhicules en circulation dans ce secteur, laquelle se chiffrait à 71 091 véhicules en 1991 en comparaison de 75 207 à la même période en 1990.

Annexe

Liste des lois pour lesquelles la Société de l'assurance automobile du Québec peut conclure une entente avec les ministères et organismes désignés par le gouvernement du Québec (*Code de la sécurité routière*, art. 519.65)

Loi sur le camionnage (chapitre C-5.1)

Loi sur les explosifs (chapitre E-22)

Loi concernant l'impôt sur la vente en détail (chapitre I-1)

Loi concernant l'impôt sur le tabac (chapitre I-2)

Loi sur les produits agricoles, les produits marins et les aliments (chapitre P-29)

Loi sur les produits laitiers et leurs succédanés (chapitre P-30)

Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2)

Loi sur la sécurité du travail (chapitre S-2.1)

Loi sur la Société des alcools du Québec (chapitre S-13)

Loi concernant la taxe sur les carburants (chapitre T-1)

Loi sur les transports par taxi (chapitre T-11.1)

Loi sur les transports (chapitre T-12)